(Actúa como Presidente ad-hoc el señor Senador Saravia)

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 13 minutos)

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se da del siguiente:)

"Impuesto al Valor Agregado aplicable a frutas y hortalizas. Disminución transitoria. Mensaje y proyecto de ley del Poder Ejecutivo. Carpeta Nº 1220/2008. Distribuido N° 2585/2008".

La Comisión de Hacienda del Senado tiene el gusto de recibir a la delegación del Poder Ejecutivo integrada por el economista Fernando Lorenzo y el asesor Roberto Methol, a los efectos de que den su visión acerca del proyecto de ley que está a estudio de este Cuerpo, relativo al fideicomiso administrativo creado para el consumo de naftas en taxis y remises.

Tiene la palabra el economista Lorenzo.

SEÑOR LORENZO.- Muchas gracias, señor Presidente.

El artículo 1º del proyecto de ley que envía el Poder Ejecutivo a consideración del Parlamento establece claramente cuál es el objetivo de esta iniciativa: encomendar al Ministerio de Economía y Finanzas y a la Corporación Nacional para el Desarrollo la constitución de un fideicomiso de administración, cuyo principal objetivo es administrar un fondo fiduciario que contribuya a promover, estimular e incentivar el pasaje del actual sistema energético que usan los taxímetros -gasoil- hacia el consumo de naftas. El fundamento de esta medida es bien conocido. Se trata de reequilibrar la matriz energética del país, que en el caso de los combustibles derivados del petróleo, muestra un exceso de consumo de gasoil -en particular en los vehículos automotores- en relación a lo que sería una ecuación tecnológicamente adecuada desde el punto de vista de lo que se podrían llamar los criterios operativos y de rentabilidad de la refinería de petróleo.

El fideicomiso constituye un fondo fiduciario por el cual, quienes tengan taxis y opten por cambiar a nafta, recibirán una compensación que tiene, básicamente, dos efectos. En primer lugar, tiende a compensar el diferencial de consumo que existe entre los vehículos que utilizan gasoil y los que consumen nafta. Es bien conocido que por igual kilometraje recorrido, los vehículos a nafta tienen un consumo superior de combustible, por lo que parte del fideicomiso trata de brindar compensaciones de índole tecnológica.

En segundo término, apunta a constituirse en un estímulo para quienes opten por este sistema, puesto que estaríamos hablando -y es importante ponerlo en términos cuantitativos- de una cifra equivalente a lo que sería eliminar el IVA actual sobre el gasoil. En definitiva, podríamos decir que con este sistema, la parte de estímulo propiamente dicho equivale, en términos monetarios y a precios actuales, a lo que implicaría eliminar o devolver el IVA correspondiente al gasoil que hoy consume la flota de taxímetros y remises.

Básicamente este es el mecanismo, que es opcional -no obligatorio- y está pensado -como bien lo indica el artículo 3º- para que sea progresivo, pues no trata de estimular el pasaje instantáneo o inmediato de toda la flota de taxímetros y remises del país a esta nueva modalidad de consumo de nafta. Al ser un mecanismo opcional, algunas personas optarán por no pasarse a este sistema instantáneamente, e incluso podrán observar cómo funciona el sistema en la práctica, comparándolo con la modalidad actual de funcionamiento del consumo.

Por otra parte, en la propia normativa vigente hay restricciones para este proceso de pasaje si uno intentara acelerarlo. En particular, quiero recordar que al momento de adquirir un automóvil para ser utilizado como taxímetro, hay un plazo por el cual no se puede vender dicho vehículo, porque en caso de hacerlo hay que pagar el IMESI correspondiente a la adquisición. Como ese plazo está establecido en tres años, quien haya comprado recientemente el taxímetro tiene un estímulo mucho

menor que quien ya ha cumplido los tres años de adquisición. Entonces, el mecanismo progresivo de la ley tiene en cuenta aspectos de voluntad de pasarse a este sistema opcional y, además, reconoce una realidad que necesariamente es progresiva en este sentido.

Para completar esta presentación del proyecto de ley, corresponde decir cuál es el modo de financiamiento de este fideicomiso, que tiene dos pilares fundamentales. El primero de ellos es que, al establecer un cambio del gasoil a la nafta, hay diferencias tributarias en los consumos. Todo el exceso de recaudación que se recibiría por el hecho de que hoy en día las naftas están más gravadas que el gasoil, se volcaría enteramente al fideicomiso, por lo que esa sería la primera fuente de financiamiento. Pero, además, habría una contribución vinculada con lo que se quiere estimular, que es un mejor uso de la capacidad de refinado en nuestro país, por lo que ANCAP también realizaría una contribución; en tanto recibirá un beneficio desde el punto de vista tecnológico, trasladará a los usuarios -que en última instancia son los consumidores, en este caso, los taximetristas y remiseros- una parte de esos recursos para complementar los fondos de constitución de este fideicomiso.

Este sería el esquema planteado, en el que no hay ahorros ni costos fiscales, sino sólo el reconocimiento de una situación y la transferencia de la empresa pública hacia los particulares, a favor de los usuarios y productores de esta actividad.

Queremos decir que estamos convencidos de que este mecanismo opcional tiene la potencialidad de abatir en un 5% el consumo de gasoil en nuestro país, ya que los taxis y remises consumen, aproximadamente, ese porcentaje. La reducción de ese consumo es una contribución significativa para equilibrar el esquema tecnológico que está por detrás del refinado que se realiza en nuestro país.

Estos son los elementos de encuadre general del proyecto de ley y quedamos a las órdenes respecto a dudas, consideraciones u observaciones.

SEÑOR HEBER.- Tengo varias preguntas para realizar a los invitados de hoy con respecto a este proyecto de ley y me podrán ir corrigiendo en la medida en que vayamos reflexionando y preguntando.

Según las palabras de nuestro invitado, esto es necesario en función de que la ecuación muestra que la refinación del petróleo crudo en el país genera un excedente de nafta, y muchas veces es necesario importar gasoil para poder atender el consumo de este otro combustible.

Según nos dijeron los taximetristas invitados a una sesión anterior, tenemos entre 3.000 y 4.000 taxis en Montevideo y alrededor de 3.000 en el resto del país, o sea que en total serían 6.000 ó 7.000 taxis. Naturalmente, estos vehículos tienen distinto uso, ya que no es lo mismo un taxi en el interior del país, en un pueblo pequeño donde quizás sea el único que existe y excepcionalmente se utiliza -quizás en caso de enfermedad- que un vehículo que se usa las 24 horas del día. En ese sentido, tenemos distintas opiniones de los taximetristas, e inclusive han llegado diferentes informes a la Comisión.

Me gustaría que el economista Lorenzo nos ayudara a entender lo siguiente. El Gobierno habla de una cifra de 6.000 ó 7.000 autos; a propósito de esto, en la sesión pasada plantee una reflexión que me llevó a preguntarme cuántos autos tenía el Estado, y la cifra que escuché mencionar es de 38.000, pero no sé si el número es correcto. De todas formas, quisiera saber si realmente es necesario hacer esto con los taximetristas; tal vez sería mejor que el propio Estado comenzara a corregir una situación que se da porque tiene una refinería y quiere que sus cuentas o la ecuación de refinar petróleo le cierren. ¿Por qué no empezamos a poner en práctica este mecanismo con la flota automotriz estatal, que en muchos casos funciona a gasoil? No sé de qué cifras estamos hablando porque desconozco el parque automotor que tenemos, y tampoco sé si funciona a gasoil en su totalidad.

Es una interrogante que se nos plantea y, aunque no se proporcionen los números ahora, quizás con una aclaración nos ayuden a entender si el parque automotor estatal está “dieselizado”, así como también si los números de la flota del Estado -del que podemos mencionar a las Intendencias Municipales, organismos, etcétera- son realmente importantes, como tenemos entendido. El otro día escuché las cifras, que no sé si mencionó el señor Senador Alfie, aunque ante mi pregunta él me contestó que no tenía el número que yo pedía. En fin, quisiera saber si se puede actuar en ese ámbito, antes de que este proyecto incida en esa situación.

Entonces viene mi segunda pregunta con respecto a este tema. Según lo que se nos ha dicho, no hay unanimidad de opiniones entre los taxistas con relación a esta iniciativa. El economista Lorenzo dice que es opcional, pero creemos que lo es hasta cierto punto, porque entre pagar un combustible a $19 -que es el precio que puede resultar de esta situación- o el gasoil a $ 33, parece no haber alternativas. Quizás sea mejor que pasen a tener un combustible a ese precio.

Además, de acuerdo con los comentarios de los taximetristas, los inconvenientes son de otra naturaleza. Por ejemplo, aquellos que usan el taxímetro en forma continuada -es decir, que trabajan con él las veinticuatro horas- dicen que un auto a nafta se deteriora fácilmente y les terminaría generando un mayor costo de manutención que uno a gasoil, situación que terminaría por cambiarle los números en función de que no se sabe muy bien cuál es la vida útil de esos motores. Seguramente, eso hace al uso continuado y permanente de los coches, por lo que podemos comprenderlo en lo que respecta a los taximetristas montevideanos, ya que en el interior es natural que el vehículo a nafta sirva mucho más, no sólo como producto de un precio mejor, sino además porque su uso es menor que en una ciudad de la envergadura, exigencia y demanda de Montevideo.

Nos gustaría que se nos contestaran estas preguntas para que nos quedaran claras las situaciones que acabamos de mencionar, porque hay un serio cuestionamiento de los taximetristas en cuanto a la vida útil del motor a nafta.

No sé si el Poder Ejecutivo pidió a las agremiaciones que lo aceptaran. Ellos manifestaron que, en las conversaciones que habían mantenido con el señor Presidente, éste les había exigido que esta iniciativa fuera aprobada por las gremiales del taxímetro. Ahí tenemos otro problema con respecto a lo que dijeron o no las asambleas, aunque no voy a ingresar en ese tema. Quizás el error parta de decir que las asambleas tienen que apoyar la medida, cuando no necesita esa aprobación si es adoptada por el Gobierno; en tal caso, la decisión no está en ese ámbito, porque la adopta el Poder Ejecutivo. En consecuencia, quisiéramos saber si es verdad que se planteó esa exigencia, porque ha generado una situación de enfrentamiento entre gremiales de los taximetristas de Montevideo y sus similares del interior.

He planteado este panorama porque tiene que ver con las dudas que se me plantean, por lo que las respuestas de nuestros invitados pueden ayudarnos a comprender la utilidad de este proyecto de ley.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que voy a decir, en cierta forma, va en línea con lo que planteaba el señor Senador, con lo que aquí se ha conversado y con lo que hemos sacado en conclusión, más algunos números que hemos ido analizando para aclarar el tema y visualizar las dudas que tenemos. Si bien queda claro el objetivo y lo que significa el proyecto de ley del fideicomiso y cómo se va a financiar, hay elementos que nos generan dudas y tienen que ver con lo que puede suceder en el futuro -cuando termine el financiamiento del fideicomiso previsto- con esa flota que va a quedar funcionando.

Lo que voy a plantear son elementos técnicos y lo voy a hacer como tal, porque soy técnico en motores.

Quisiera saber si el Poder Ejecutivo, el Ministerio correspondiente, ha evaluado técnicamente lo que significa el cambio de esta flota. Más allá de que compartimos el objetivo del tema de la matriz energética, desearía saber si ese 5% de rebaja en la matriz energética compensa el cambio tecnológico y el retroceso de la flota de taxis de Montevideo, porque esto implica un retroceso técnico y lo podemos discutir con cualquier ingeniero mecánico, porque está probado y tenemos el ejemplo de Brasil que tiene una flota muy importante a gas, a alcohol y a nafta por una decisión que tiene relación con la matriz energética. Los tres mil taxis que circulan a gasoil en Montevideo, con una marcha de 18 ó 20 kilómetros de promedio, con un uso permanente de 18 horas de funcionamiento diario -en general andan las 24 horas- y a 95 grados de temperatura, no resistirían más de 150.000 kilómetros si los motores fueran a nafta. Además, tendría que tratarse de una cilindrada de 2.000 centímetros cúbicos -un motor más o menos estable- para compensar un taxi de 1.700 ó 1.900 centímetros cúbicos diesel. Este es un elemento técnico que me gustaría saber si se ha evaluado.

Como costo adicional para esa flota que se va a cambiar -hablamos de 1.000, 2.000 ó 3.000 taxis, porque va a ser en forma “voluntaria”, aunque creo que el término debería ir entre comillas- tendríamos el hecho de que, casi terminado el fideicomiso, a la flota se le debería hacer cambio de motor, ya que el rectificado de un motor a nafta no resistiría más de 60.000 ó 70.000 kilómetros. Como contrapartida, un motor diesel de los más comunes que se utilizan en el país, tiene una duración de

400.000 ó 450.000 kilómetros sin ser tocado. Por tanto, estamos ante una diferencia muy importante y habría un costo adicional a futuro. Cuando esos taxis a nafta cumplan su vida útil, que no será superior a dos años, van a necesitar un cambio de motor, que en el Uruguay cuesta US$ 3.000. En Brasil, poner un motor nuevo -que es lo que hacen los taxis después de no más de 140.000 ó 150.000 kilómetros-cuesta US$ 1.200. En Uruguay un rectificado de motor cuesta US$ 1.500, y si a eso se le agrega la diferencia de consumo de combustible -un auto de 2.000 centímetros cúbicos rinde 7 kilómetros por litro, contra 12 de uno diesel- tenemos un costo adicional, dentro de 3 años, del 60% sobre el valor de la diferencia del costo de consumo.

Esa evaluación técnica me lleva a pensar cuánto incrementará la tarifa al público esa flota para poder compensar todo. Además, pensemos en las horas hombre en que el taxi estará detenido para hacer un rectificado o cambio de motor. Un buen mecánico demora una semana para hacer un cambio de motor, y aunque un chapucero lo pueda hacer en 48 horas, seguramente el motor sólo durará una semana.

Todo esto me genera dudas. No sé si este fideicomiso, que apunta al cambio en la matriz energética para mejorar en un 5%, no ocasionará después un problema adicional en las tarifas de los taxis, pues estaríamos hablando de una diferencia del 60%.

Es más; se pueden hacer los números entre el costo y un cambio de motor, sin olvidar que los 3.000 taxis que circulan por Montevideo trabajan con un mismo régimen.

Por otra parte, se debe tener en cuenta que la salida de un vehículo diesel es mucho más lenta que la de un auto a nafta, lo cual es importante en una ciudad como Montevideo, que tiene un tránsito difícil. Un chofer cansado, por ejemplo, pica, y con autos gasoleros realmente pueden evitarse accidentes, porque existen diferencias en el manejo tecnológico.

En definitiva, quisiera saber si llevaron adelante algún tipo de estudio técnico con ingenieros mecánicos para saber si este fideicomiso, que apunta a algo loable como es cambiar la matriz energética, reduciéndola paulatinamente, no nos llevará a que dentro de dos o tres años debamos otorgar un subsidio para compensar el costo adicional ocasionado por los motores fundidos, porque eso es lo que va a suceder. Técnicamente está probado que va a ser así.

En Brasil, los motores de los Volkswagen 1600 -que se usaron mucho tiempo sin el asiento de adelante- duran 90.000 kilómetros, pero luego los tiran y les ponen uno nuevo. Los Gol, que funcionan a diesel, nafta o alcohol -sobre todo estos últimos- no duran más de 120.000 ó 130.000 kilómetros, pero una cosa es tirar un motor en Brasil e instalar uno nuevo por US$ 1.200, y otra cosa es hacerlo en nuestro país, donde cuesta US$ 3.000.

Lo cierto es que todo esto me genera enormes dudas porque, en definitiva, si hago los números considerando un cambio del 5% en la matriz energética, me da un costo adicional muy importante que el Gobierno deberá agregar dentro de dos años a la tarifa del ciudadano que se mueve en taxi.

Por otra parte -y tal vez la información con la que cuento no es la acertada- me gustaría que el Poder Ejecutivo me confirmara algunos números. El precio del combustible se fijaría en 17,30 -insisto en que es una cifra que no tengo demasiado clara- cuando el costo base del combustible es de 22,40, ¿quién financiará esa diferencia? A su vez, algunas gremiales han dicho que el Poder Ejecutivo va a dar 1.400 litros de combustible, a un cálculo de ocho y algo de consumo -supongo que esto está calculado sobre la base de vehículos a nafta de 1.400 centímetros, que darían un poco más, aunque a ese ritmo de trabajo no se superan los 7 kilómetros por litro- y quisiera saber si eso es así o, en realidad, la cifra exacta es 1.100, que es lo que se planteó en un principio.

SEÑOR LORENZO.- Respecto de las primeras dudas que pueden surgir en cuanto a la conveniencia o necesidad de avanzar en esta dirección, creemos que este proyecto hace una contribución para solucionar un problema vinculado a la matriz energética. Insisto en que se trata de una contribución, entre otras. A lo largo de esta Administración se han tomado un conjunto de medidas importantes dentro de las cuales, sin duda, el realineamiento de tarifas entre nafta y gasoil ha sido parte del tipo de acciones y señales que se han dado en esta materia.

SEÑOR COURIEL.- Disculpe la interrupción, pero antes de que continúe con su exposición quería decir que comparto la modificación de la matriz energética en el sentido de pasarla a nafta en lugar de gasoil. Es más; estuve de acuerdo con ello en períodos anteriores, porque el gasoil había que importarlo y la nafta nos estaba sobrando. Respecto de esto, no tengo ninguna duda.

Personalmente, en algún momento tuve oportunidad de ver algunas cifras relativas al parque automotor -me gustaría corroborarlas, porque no las recuerdo muy bien- que daban como resultado que más del 70% de los autos que estaban en funcionamiento eran a gasoil y el resto a nafta. En función de ello, quiero consultar acerca de si con esta medida pasamos de 65% a 35%.

SEÑOR LORENZO.- Precisamente, mi respuesta iba en esa misma dirección. Se trata de una propuesta que pretende contribuir con otras medidas que se han adoptado para mitigar un problema vinculado a la existencia de un desequilibrio en la matriz energética del país. Podemos decir que en este momento hay 800.000 metros cúbicos de consumo de gasoil y 300.000 metros cúbicos de consumo de naftas. Creo que aquí la relación de 70 a 30 está bien reflejada y, si bien no sé si las cifras manejadas son exactas, se habla de 800.000 en 1:100.000. De todos modos, las cantidades se aproximan bastante a la consideración realizada por el señor Senador Couriel.

Sin duda que el cambio de política en materia de precios hará su trabajo a lo largo del tiempo. En este sentido, creo que es bien conocido por todos -las opiniones de las importadoras de automotores pueden ayudar bastante a entender el alcance de lo que se ha hecho hasta el momento- que el número de autos de uso personal que están siendo importados y comercializados en plaza, si no es nulo, es absolutamente insignificante. Esto, unido a otras medidas tributarias que se han adoptado, pretende contribuir en mayor o menor medida a reequilibrar la matriz energética. En el caso de los taxímetros y remises, ello representa un 5%, que es mucho. Consideramos que es muy difícil encontrar otros ámbitos en los que se puedan advertir efectos tan nítidos como el que produce el hecho de que en materia energética se realice un reajuste del 5% en el volumen de combustibles.

A continuación, dando respuesta a la interrogante planteada por el señor Senador Heber, quiero decir que es cierto que este sector presenta heterogeneidades -que son reconocidas por el sistema que se propone llevar a la práctica- en términos de localización geográfica y tipos de uso de los vehículos. El mecanismo funciona con un sistema de fictos, como forma de adaptarse de la mejor manera posible a las efectivas condiciones de consumo que se dan en virtud de las distintas realidades de Montevideo y del interior, según zonas donde el consumo es de veinticuatro horas -como las zonas urbanas de Montevideo- o donde este tipo de régimen de trabajo no es el adecuado.

Me permito sugerir a la Comisión que para abordar los aspectos tecnológicos a los que hizo referencia el señor Presidente, se convoque al Ministerio de Transporte y Obras Públicas que fue, básicamente, el que trabajó con nosotros y nos aportó información sobre el particular, ya que no somos expertos en motores ni en otros temas vinculados con los parámetros utilizados para definir este régimen.

Por otro lado, me voy a referir a la situación de los autos en el Estado, cuya reconversión a nafta constituye una indicación de lo que se ha hecho en materia de renovación de flota. Sin embargo, aquí debemos distinguir entre los vehículos de uso personal y los de carga u otro tipo de transporte, como la maquinaria, que natural y razonablemente deben funcionar a gasoil. En ese sentido, el problema del consumo en el Estado es que presenta una parte que se puede mitigar y otra que no. Sobre este punto no disponemos de la información precisa, pero si los señores Senadores la solicitan, procuraremos conseguirla. De todos modos, creo recordar que en oportunidad de la presentación de otras iniciativas referidas al gasoil para el transporte colectivo y de carga, se manejó con mucho detalle la cifra que correspondía a la participación del Estado, y en ese momento el número de vehículos personales no era significativo en el consumo.

A continuación, voy a realizar algunas consideraciones sobre el tema de la unanimidad o no entre los potenciales beneficiarios del sistema. Nosotros somos conscientes de que el sistema implica optar, pero los aspectos de tecnología, de conveniencia, o incluso de costumbres, están influyendo sobre la disposición a cambiar.

El precio final que se propone para la nafta es de $ 17,30. Y al hablar de la cifra precisa, creo que vale la pena decir que compensa por el IVA y da un subsidio de aproximadamente $ 5 ó $ 6 por cualquier otro costo.

Si uno hace cualquier estimación sobre lo que es el consumo normal y ajusta por los problemas mecánicos -a los que hacía referencia el señor Presidente- según el cálculo de nuestros expertos hay una importante conveniencia en el caso de pasarse a este régimen. Dada la magnitud del abatimiento de costos que se prevé, si se opta por esta tecnológica hay una compensación en materia de rendimiento, porque es sabido que la nafta rinde menos que el gasoil en el consumo cotidiano, y como existe un margen derivado de la disminución de costos corrientes, también es posible compensar los problemas vinculados con el mantenimiento de las unidades.

De todos modos, reitero que en lo personal no domino con precisión estos parámetros, por lo cual me baso en lo que nos informan nuestros técnicos. Sí puedo asegurar que están presentes los tres componentes: corregir por el menor rendimiento por kilómetro, compensar por costos incrementales de mantenimiento y, además, una conveniencia importante. Si no fuera así, no funcionaría como incentivo. Estamos convencidos de que el sistema que se está proponiendo incentiva, al menos, al pasaje de una parte de la flota. En caso de que no fuera como estoy explicando, nadie se pasaría y el mecanismo sería inocuo. Lo peor que podría pasar sería que este instrumento no significara un incentivo suficiente para el pasaje a vehículos a nafta, pero consideramos que ese pasaje de unidades será significativo, aunque en forma gradual y no de manera instantánea.

Por otro lado, es bueno aclarar que el fideicomiso es permanente, no transitorio. No se trata de que se constituya el fideicomiso y luego de tres años se extinga, sino de que en ese plazo llegará a su punto de estabilización, esto es, que el subsidio que se otorgue a quienes optaron por este sistema se estabilice. En síntesis, lo que hay es un sistema gradual de acceso.

En cuanto a la consulta que se nos hacía acerca de si eran 1.400 ó 1.100 litros, debo decir que, en realidad, el parámetro que manejamos es de 1.120. Quiero aclarar que la cifra de 1.400 sería el equivalente a $ 14, en lugar de $ 17,30. Lo que hace el mecanismo para corregir un parámetro tecnológico, tal como está diseñado el procedimiento, es reducir el precio efectivo de la nafta. Verdaderamente, creemos que $ 17,30 constituye un estímulo más que suficiente; llegar más lejos sería como dar incentivos excesivos y no creemos que eso sea apropiado desde el punto de vista social y de la conveniencia del interés general.

A su vez, en cuanto a la vinculación de esto con la tarifa, más allá de los aspectos tecnológicos a los que hacía referencia el señor Presidente, quisiera aportar un par de elementos.

En primer término, vale señalar que durante los dos últimos años se ha producido una expansión bastante notable del consumo de servicios prestados por los taxímetros -al menos en Montevideo- que juega como un efecto de apropiación de ganancias de escala. La tarifa, que se ajusta por costos, no tiene en cuenta estas ganancias de escala, por lo que en este momento, las mejores condiciones de rentabilidad del sector por este efecto de escala, han sido significativas. En segundo lugar, el proyecto busca que propone que cuando la flota esté reconvertida -si ello realmente ocurre- tengamos menores costos efectivos, luego de deducidos los ajustes tecnológicos y los problemas de mantenimiento. Creemos que este mecanismo va a ayudar a la formación de precios, fundamentalmente de aquellos que van a llegar a los usuarios. Ciertamente, en este momento no estamos viendo el efecto contrario, sino que más bien pensamos que se tratará de una contribución al abatimiento de las tarifas. Creo que los puntos que han sido planteados por los señores Senadores han sido respondidos.

SEÑOR COURIEL.- En este tema hay dos aspectos: uno de beneficio para el país y otro neutral. El primero de ellos, a mi entender, es el cambio de la matriz energética, mientras que el otro -que, como dije, es neutral- implica que no existirá un costo fiscal.

Creo que quedan por responder dos interrogantes. Una de ellas es la planteada por el señor Presidente en lo que tiene que ver con aspectos técnicos y con la posibilidad de que los taximetristas se vean -o no- beneficiados con esta iniciativa. Al respecto, el economista Lorenzo nos ha dicho que esa consulta deberíamos realizarla ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lo que me parece correcto. Obviamente, si hay un problema tecnológico, también puede surgir otro para los usuarios con respecto a las tarifas.

Durante la presentación de los taximetristas, me quedó la sensación de que mientras había un núcleo que apoyaba esta iniciativa -por ejemplo, los remiseros- los demás aducían que no se había realizado una asamblea y que el 99,9% estaba en contra de la situación planteada. A mi juicio, si no se puede convencer a estos taximetristas de que la iniciativa es buena para ellos, el proyecto de ley no

tiene sentido. Aclaro que no conozco bien el tema, pero me pregunto a quién le correspondería llevar a cabo la tarea de convencer a los taximetristas una vez que se conozcan los argumentos técnicos, de modo que se pueda afirmar que este proyecto de ley les sirve tanto a ellos como a los usuarios, que no tiene costo fiscal, y que es bueno para el país en lo relativo a la matriz energética.

De pronto esta pregunta no tiene respuesta, pero la planteo simplemente a los efectos de tratar de entender mejor la situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer referencia a un tema que hoy quedó pendiente. Cuando se utiliza el término "opcional" entiendo que, en realidad, si bien el proyecto trasmite esa idea, en la práctica no va a tener esa característica. Hice algunas averiguaciones con representantes de las automotoras que importan vehículos de la cilindrada requerida para nuestro mercado y pude saber que un vehículo para taxímetro tiene un precio que se ubica alrededor de los US$ 10.000, en tanto el mismo automóvil -de la misma marca y con idéntica cilindrada- destinado a paseo, cuesta aproximadamente US$ 23.000. Si los taximetristas que pueden pasarse a nafta son los que tienen mejor ingreso, un poder adquisitivo más fuerte, y cuentan con una infraestructura de trabajo superior, estaríamos hablando de 1.500 ó 1.700 taxímetros de Montevideo, pero quedarían alrededor de 1.200 que son propietarios de uno, dos o, a lo sumo, tres vehículos, que no se encontrarían en esas condiciones.

Estos últimos quizás no quieran realizar el cambio de combustible por entender que económicamente no les sirve, pero terminará convirtiéndose en objeto obligado, porque dentro de dos o tres años, ¿quién va a traer al país un vehículo diesel para taxímetro? No hay que olvidar que estos vehículos han mejorado la tecnología y quien desee comprar uno para paseo deberá pagar más de US$ 20.000. En ese caso, se van a traer vehículos diesel para paseo y los taxímetros deberán utilizar nafta como combustible. Entonces, el que no quiera hacer el cambio, igualmente se va a ver obligado a ello, con el costo adicional de que, en general, los que están en contra de esa iniciativa, por lo que sabemos, cuentan con uno, dos o tres taxímetros, porque los grandes ya se han manifestado a favor.

Esta es una contradicción que me genera dudas con relación al carácter de opcional del proyecto de ley, ya que, a mi entender, en caso de que este proyecto se convierta en ley, los grandes estarán obligando a los chicos. Sin duda, los grandes estarán cambiando toda la flota, por su conveniencia, por su tamaño y, además, porque tienen la capacidad, por ejemplo, de bajar cinco motores en el mismo día, mientras mantienen circulando sus demás vehículos; en cambio, la gente que tiene un solo taxímetro no puede hacer eso, porque le implica dejar de trabajar, por lo que va a mantener el diesel, se le va a envejecer el vehículo y, cuando tenga que cambiarlo, se va a encontrar con un vehículo de US$ 22.000, a lo que habrá que agregar el costo del tapizado -porque los que vienen de fábrica no resisten el uso diario permanente- además de la tecnología necesaria, la mampara y todo lo que se requiere para equipar un taxi.

Este tema nos genera dudas, por lo que quizás tendríamos que consultar al propio economista Lorenzo, pero también a los representantes del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. En todo caso, podríamos enviar la versión taquigráfica de esta sesión a las autoridades del citado Ministerio y convocarlas a la Comisión a fin de aclarar estos temas que están encima de la mesa y que han sido planteados por los propios taximetristas.

No queremos que esta iniciativa termine siendo una especie de bumerán para el taximetrista ni para el usuario, y tampoco deseamos que todo lo que tiene de loable en el sentido de mejorar la matriz energética e ir diversificándola, acabe generándonos un problema social con los pequeños y medianos taximetristas.

SEÑOR DA ROSA.- La pregunta que deseo plantear sigue la misma dirección que señalaba el señor Presidente y refiere a un punto que no me ha quedado claro.

El economista Lorenzo dijo que este procedimiento de fideicomiso no tiene costo fiscal. El señor Presidente, por su parte, afirmaba que el precio de esta nafta subsidiada, que va a ser de $ 17,30 el litro, tiene una diferencia con el costo base de $ 22,40 el litro. Esto implica una franja de diferencia que, ciertamente, me interesa saber cómo se va a financiar. Pregunto si se han afinado los cálculos en la materia, de manera que se dé efectivamente lo que ha expresado el economista Lorenzo en cuanto a que este régimen no va a tener costo fiscal.

SEÑOR HEBER.- En la misma línea de lo que acaba de plantear el señor Presidente, señalo que me ha quedado una pregunta en el tintero.

Cuando los taximetristas concurrieron a la Comisión, señalaron que esta iniciativa tenía una doble virtud, pues también permitía ir hacia la utilización del gas, es decir, implicaba dar un paso en esa dirección. Existen tecnologías que transforman autos gasoleros en autos a gas; incluso, esto ya se está haciendo en Argentina. Entonces, si el objetivo del Gobierno es llevar el parque automotor de los taximetristas a gas, ¿no sería un camino más corto la utilización de esta nueva tecnología -que, reitero, en Argentina ya se está empleando- transformando el auto gasolero directamente al gas?

SEÑOR GALLICCHIO.- Quisiera marcar algunos puntos que me interesa que queden claros.

Los integrantes de una delegación que concurrió a la Comisión y que defienden este proyecto de ley porque les parece positivo, hicieron dos puntualizaciones que me parece importante tener en cuenta. En primer lugar, plantearon que sean 1.400 los litros que se les venda a este precio y, en segundo término, propusieron que se modifique el artículo 4º en lo que tiene que ver con los anticipos a los taximetristas que no terminaron el leasing anterior. Creo que estas son dos diferencias importantes a tener en cuenta, particularmente porque este proyecto de ley no cuenta con el total acuerdo del sector. Sobre este aspecto pregunté especialmente a la gente del taxi, quienes justamente me comentaron que están de acuerdo con la idea, pero no con el proyecto. Entonces, pediría al economista Lorenzo que hiciera alguna puntualización a este respecto, porque quizás los valores deberían ser modificados.

Con relación a la última pregunta que realizó el señor Senador Heber, creo necesario convocar a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas para la próxima sesión. Es más, me pregunto si acaso no será necesario convocar también al Ministerio de Industria, Energía y Minería.

SEÑOR LORENZO.- Ante todo, me voy a referir a las asimetrías de tamaño, y a los efectos de arrastre que puedan tener en el aprovechamiento del incentivo que esta iniciativa trata de ofrecer a los propietarios de taxis y remises.

Creemos que este proyecto de ley establece incentivos suficientes como para que todos encuentren conveniencia en cambiarse de sistema, ya sea porque sencillamente lo pueden hacer, porque temporalmente están en condiciones, o porque han transcurrido ya los plazos en los cuales pueden hacerlo. Todo esto será posible porque el propio sistema, a nuestro entender, conllevará una suerte de proceso de aprendizaje; con esto quiero decir que se podrán identificar las dificultades, los inconvenientes y los beneficios que la iniciativa trae aparejados.

En todo caso, insisto en que se trata de una opción, y si la mitad de la flota de taxis de Montevideo quedara demandando vehículos gasoleros, estoy seguro de que habría quién los ofreciera en esas condiciones; si la cantidad a la que hacía referencia el señor Presidente mantuviera vehículos a gasoil, dudo mucho que una demanda del orden de los 1.500 taxis gasoleros para reposición no llegara a encontrar un oferente que estuviera dispuesto a hacer ese negocio -que se está planteando- de comercialización e intermediación de vehículos para ese segmento. Por lo tanto, no creo que el mencionado efecto de arrastre sea indefectible. En todo caso, es una posibilidad, pero en las condiciones de mercado existentes, me parece que siempre aparecerá una oferta capaz de satisfacer la demanda que planteaba el señor Presidente.

Sin embargo, creo que hay otro efecto que debe ser tenido en cuenta. Me refiero a la multiplicidad de alternativas de vehículos a nafta en relación a la multiplicidad de oferta de vehículos gasoleros que hay para el mismo tipo de servicio. La verdad es que hay mucha más gama de variedades nafteras que gasoleras, lo que también debe tenerse presente como un beneficio en términos de flexibilidad, de manera de no quedar atrapados en poderes de mercado de unos pocos oferentes.

Con respecto a lo que se planteó sobre la utilización del gas, señalamos que hoy por hoy, como reconversión, no sería una alternativa económicamente rentable en el Uruguay. No creemos que alentando el consumo de gas se encuentre un mecanismo fácil, sobre todo en términos de beneficios que puedan recibir los propietarios de taxis y remises para la reconversión. Está claro que la tecnología está disponible para la reconversión de motores; esto es clarísimo, sobre todo, en las naftas. Ahora bien, si en algún momento Uruguay tuviera condiciones de costos adecuadas en materia de gas,

también se podrá contar con la flexibilidad suficiente como para reconvertir los motores. En todo caso, creo que este es un elemento importante a tener en cuenta, aunque reitero que actualmente no sería una alternativa viable.

Antes de contestar las interrogantes que nos planteó el señor Senador Da Rosa con respecto al costo fiscal, voy a hacer referencia a dos temas que considero importantes: el de los anticipos y el de los litros por mes -1.400 ó 1.120- que se están proponiendo.

Comenzando por el último punto, destaco que este proyecto de ley incluye, como parámetro, 1.120 litros por mes y no 1.400. La presente iniciativa, por su diseño y por no tener costos relevantes, no está preparada para incluir esa última posibilidad. Concretamente, los beneficios y conveniencias para todos los actores -propietarios, usuarios, Estado, ANCAP- están calculados sobre esta base y no existe intención alguna del Poder Ejecutivo de modificar ese parámetro -1.120 litros por mes- con el que se ha construido el diseño financiero del instrumento.

En cuanto a los anticipos, el mecanismo -obviamente- queda sujeto a reglamentación, pero el proyecto admite que haya un sistema en este sentido. Concretamente, esto se llevaría a cabo sobre la base de que sólo se concederán anticipos a quienes hayan probado fehaciente que han hecho la opción, y han adquirido y tienen el compromiso de entrega del vehículo en un plazo razonable. O sea que no basta con que una persona manifieste que se quiere pasar a nafta para recibir un anticipo. Téngase en cuenta que tanto éstos como los parámetros con los que se construyó el sistema, constituyen aspectos medulares de la iniciativa. Si nosotros optáramos por habilitar anticipos por la sola manifestación del interés de cambiarse, podríamos tener un costo fiscal muy importante por un tiempo indeterminado, sin recibir ninguno de los beneficios que el proyecto trata de ofrecer en materia de matriz energética y de adecuación de costos. Entonces, creemos que el tema de los anticipos queda explicitado aquí de manera muy precisa, y si bien queda sujeto a reglamentación -como ya hemos dicho- deberá ser diseñado de manera tal que no haya costos fiscales suplementarios por esa opción.

Con relación al costo fiscal, podemos decir que el proyecto tiene dos fuentes de financiamiento. Por un lado, existe una compensación fiscal que se volcará al fideicomiso y, por otro, hay una contribución que ANCAP realizará al mismo. Obviamente, en el diseño de esa alternativa, una parte estará dada por utilidades resignadas por mejoras tecnológicas, mientras que otras estarán incluidas en la adecuación de precios del sector, aspecto que hasta ahora ha sido manejado con mucho cuidado y cautela. Por consiguiente, en el diseño previsto y en las cifras propuestas, esta iniciativa no implica costo fiscal ni costo significativo para los usuarios. Sí podrían llegar a plantearse temas de adecuación de tarifas. Por ejemplo, en una primera etapa podría ocurrir que, por los precios de las naftas y del gasoil, fuera necesario adecuar diez centésimos para que la compensación fuera, con exactitud, la que tecnológicamente ANCAP pueda soportar. Pero, en todo caso, se trataría de adecuaciones absolutamente insignificantes, de costos de redondeo en el conjunto del proyecto.

Ahora bien, es importante dejar en claro que si se optara por una paramétrica de 1.400 y no de 1.120, lo que acabo de decir no sería así. Pasaríamos de algo que es perfectamente asumible y razonable, tanto desde el punto de vista de los beneficiarios como de los provechos que pretende este sistema, a un mecanismo por el cual los usuarios deberían pagar un costo. Ciertamente, el mecanismo impositivo que estamos previendo es muy equilibrado y trata de profundizar en el beneficio. El proyecto es sumamente claro, si el Parlamento nos da la autorización para hacer algo tan equilibrado; pero si se nos diera una indicación diferente, realmente estaríamos hablando de costos para los usuarios que, a nuestro juicio, serían inconvenientes.

En esto quiero ser bien preciso: cuando el Ministerio de Economía y Finanzas evaluó los parámetros, creyó que eran realistas y que además eran absolutamente equilibrados y balanceados con relación a los sistemas de costos y beneficios que es necesario tener en cuenta. La cifra de 1.400 está fuera del rango de lo que nosotros consideraríamos adecuado en materia de beneficios a otorgar. Insisto: que el litro de nafta efectivo pase a valer algo menos de $ 14 no tiene financiamiento en este proyecto de ley y no acompañaremos esta medida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los representantes del Ministerio de Economía y Finanzas.

(Se retiran de Sala representantes del Ministerio de Economía y Finanzas)

Si los señores Senadores están de acuerdo, para la próxima sesión convocaríamos a los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Industria, Energía y Minería, enviándoles las versiones taquigráficas correspondientes.

En caso de que la semana que viene comience la consideración del proyecto de ley de Rendición de Cuentas, se comunicará a los Ministerios la postergación de dicha invitación.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 11 y 14 minutos)